

第3回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

秋田県協議会

日 時：平成28年3月23日（水曜日）

13：30～

場 所：秋田運輸支局 2階会議室

I. 開会挨拶

【永松東北運輸局長】

運輸局の永松でございます。第3回のトラック輸送における取引環境・労働時間改善秋田県協議会の開会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、年度末のお忙しい時期にもかかわらず、皆様、本協議会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

中央ではこの協議会に先立ちまして3回目の協議会が開催をされておりました、全国におけるトラック輸送状況の実態調査の結果報告、あるいは年末に立ち上がりました下請等中小企業の労働条件改善に関する関係府省等連絡会議についての報告がなされ、来年度から行われますパイロット事業、それから運賃料金につきましても議論が行われたと聞いてございまして、本日の第3回協議会につきましては、本県の実態調査の結果につきましてご報告を申し上げ、それを踏まえていよいよ来年度からの実施を目指すパイロット事業に関しまして、発・着荷主を含めた対象集団についてご議論を頂きたいと思っております。

パイロット事業に関しましては、荷主とトラック事業者がパートナーシップを組んで実際に取引環境・労働時間の改善に取り組むことを通じて、いわば物流の構造改善を図っていこうという大変重要な取り組みになりますので、本日の協議会におきまして、来年度有意義なパイロット事業が実施できるように十二分にご議論を頂きますことをお願い申し上げます。冒頭のご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

II. 議題

【森座長】

それでは議題に入ります。

以降の進行については、議事次第をご覧いただきたいと思っております。

本日は、議題1から4についてご議論いただきます。議題1については協議会の規約改正について、議題2については、昨年の9月に実施しました実態調査の結果がまとまりましたので、その結果の報告を事務局よりお願いします。議題3に関しましては、次年度から実施することになっておりますパイロット事業の枠組みや事業案についての説明があります。そして議題4でその他となっております。最大でも終了の時刻を3時半といたしたいので、円滑な議事進行にご協力をお願いしたいと思います。とはいえ、何も話さないで終わるといのも何ですので、活発なご議論と議事進行にご協力をお願いします。

それでは議事に入ります。

1. 協議会規約改正について

【森座長】

まず議題1. 協議会規約改正について、事務局より説明をお願いします。

[事務局より資料1説明]

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、議題1についてご意見等をお願いしたいと思います。（「異議なし」の声あり）
よろしいでしょうか。

それでは、特に反対意見もありませんので、本規約の変更については承認され、本日付で改正いたします。

なお、規約変更を受けまして、次回協議会より東北経済産業局産業部長が委員として参加されますので、委員の皆様、よろしくお願いします。

2. トラック輸送における長時間労働の実態調査結果について

【森座長】

続きまして、議題2. トラック輸送における長時間労働の実態調査結果について、事務局より説明をお願いします。

[事務局より資料2説明]

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、事務局から今、実態調査の結果の報告がありましたので、各委員からご意見、ご質問等をお願いしたいのですけれども、最初に、専門的な見地から小野委員にこの実態調査結果をどのように分析されるのかお伺いしたいと思います。よろしくお願いします。

【小野委員】

事前に中央協議会の資料が配られてあるかと思います。この中に全国のデータということで秋田県版と同じものがあるので、概要版の薄いものを手元にご用意お願いしたいと思います。これは全国の統計です。18,200社のデータの平均です。秋田県版の同じページを左側に置いて見てください。全国に比べて秋田はどうかということもわかります。それで見たいと思います。

比較して分析していきますと、秋田の特徴というのが出てくるわけです。全国的なことなのか、秋田だけのことなのかということがわかります。

まず、今回の調査も、難しいことを言いますと、例えば車の保有台数規模毎にサンプリングをしておらず集まったデータの平均ということなので、ある意味これはトラック業界を代表するデータとは言い切れない部分があるのですが、全国版で見ますとそこそこのデータ数が集まっていますので、それなりのものだと思います。

一番にデータの資料として押さえておかなければならないのは、3ページ目の左上です。全国版で見ますと、普通トラック、中型トラックあるいはトレーラーという車種別構成があって、大型は57.7%ですが、秋田は特徴的に大型が94.7%で、トレーラーは1台、普通は1台、中型が3台、そのほかは全部大型だということで、全国と車種別構成が異なるということをまず頭の中に入れておきたいと思います。

それから、同じく3ページの一番右側の上です。平均走行距離があります。普通と中型とトレーラーは秋田の場合少ないので、大型で見っていきますと461kmとなっています。全体版で大型を見ますと347kmですので、全国平均よりも約110km以上多く走っているということで、長距離輸送になっていることが特徴の一つです。

それから次に、4ページ目の左上です。今回の協議会でも問題になっているところを大きく表しています。手待ち時間というのが第1回目以降論点になっておりまして、それを手待ちがある運行と手待ちがない運行というもので分けて拘束時間を分析している。この割合は、手待ちがない運行も57.4%、半分強あるということで、これはほぼ全国と同じですが、手待ちがある運行は42.6%、半分弱あるということです。先ほどもご紹介ありましたように、手待ち時間がある運行は手待ち時間が2時間5分とあるのですが、まさにこれが拘束時間が長くなる原因になっている。手待ち時間がない運行との差が1時間56分というもので、この手待ち時間が無ければ全く同じということになり、この分が長い。そこで、手待ちと荷役に焦点を当てた議論で拘束時間を短くしていくという一つの改善方法、考え方というのは適切なんじゃないかと考

えられるわけです。拘束時間というのはご承知のとおり原則は13時間です。そして15時間を超えられるのは週2回まで、ただし16時間は超えてはならない。16時間を超えると、改善基準告示の未遵守ということで違反になってしまいます。この中で見ると原則を超えていますので、もしもこの手待ち時間がゼロにならなくても短くできれば平均でも13時間以内に収めていくことができるわけです。

ところが、そうでもないのです。右のデータを見ますと、長距離輸送500キロ超ですが、これについて分類して出してみました。全体の平均はこのページからは見えないですが、秋田の場合は、短・中距離ですと10時間55分で当然のように短いです。長距離は15時間35分ということで、先ほどの13時間を大きく超え、週2回しか超えてはならない15時間を平均で超えている。実際の分布は実はその次のページにあるように16時間超えの未遵守の割合がとて高くなっています。そこで問題です。短・中距離と長距離で見ますと手待ち時間が上で46分、下で52分ということで、そう変わらなく出てきています。ここだけに改善策を求めていくと、長距離について、この部分をいくらゼロにしたとしても13時間の平均を守ることは到底できないということがわかります。それで、基本的にこの長時間労働の抑制をするためには、手待ち時間だけの改善では一定の効果がありそうだけでも、それだけでは秋田から1都3県等へあるいは関西圏への出荷に対する長時間労働の抑制、改善基準告示の未遵守というものは解決ができない。そのほかの荷役だとか、あるいは運転時間というのは高速をあまり使わないときはもっとスピードを上げると現場に言えませんので、もう一つ別の視点の対策を考えていかなきゃいけない。

それから次に、秋田の特徴として、同じページの左下です。全国で見ますと、農水産品は拘束時間が長いと聞きます。というのは、大消費地市場、例えば大田市場等へのお荷の時間が長い、長距離輸送が長いということもあってか、全国的にはトップに上がっています。秋田で見ますと違います。農水産品は3番となっています。トップは特殊品です。特殊品というのは、特殊な貨物もありますが、この場合はほとんどが特積み・宅配の貨物の下請ということです。荷主はというと、メーカーだとか流通ではなくて、特積み・宅配会社です。そういう大手路線、大手宅配業者の実運送を受け持つ実運送会社は厳しい状況にあるというのがここでは出ているわけです。全国的に言うと特殊品は2番目になっていますから同じく厳しいです。

それから次に、5ページ目のところに、先ほどご紹介がありました拘束時間の16時間超えがあります。16時間超えの場合は違法です。たくさんのドライバーがそれに該当すると事業停止命令が出ます。その16時間超で見ますと全体で22.6%ということですが、全国で見ますと13%なのでその割合が高いという特徴がある。特に長距離で見ますと35.5%、3台に1台が未遵守

ということになります。これは本当に長距離運行の対策を重点的にやっておかないと事業停止命令を受ける。

それから次に、6 ページ目の特徴を見たいと思います。

秋田県だけの例では、左上のデータです。高速利用するのは効果があるのかなのかということと基本的に長距離には効果がありますので、600kmの部分を見ましょう。ゼロというのはほとんどないので、現実には20%未満から見るとやっぱり高速の利用率が高いような長距離の運行なのに高速はたった1割しか使わないとか2割未満のところは拘束時間が長い傾向がはっきり出ています。

それで、全国の6 ページ目を見てください。これを見ますと、ゼロというところはさておいて2割から5割、それから8割、8割以上というところで見ると必ず右側が下がってくる、高速の利用率が高いと拘束時間が短くなるというのが全国的にははっきり出ています。データが揃ってくるとこうなってくるということが一つの特徴ですが、高速が使いやすいような環境、簡単に言えば高速道路の別途収受、運賃込みでもいいのですが、必ず高速の負担が耐えられる料金収入体系になっていなければいけない。もう一つは、今議論になっている高速の大口多頻度割引があります。基本的に9月までは必ず継続されると聞いていますが、継続していかないと使いにくくなるということなので、そのような対策、施策、全国的な施策も必要であるということにもつながっているわけです。

それから次に、7 ページ目の右側のご説明を補足します。

何をここで調べているかは荷役料金を頂いているかどうかということなのですが、実際の運行の中では、例えば、荷主先に行きました、重量品ですので荷主のフォークマンが大型に載せてくれました、そして持っていきました、下ろし先でも着荷主のフォークマンが下ろしてくれましたと簡単に言えば荷下ろしが荷下ろし料金の対象として発生しないことがあるわけです。例えば砂利は、ダンプで下ろして特に荷役料金は発生しないケースだってあるわけです。このアンケートは、発生しないというのが集計の中に抜けています。なので、収受していないというのは、そういうものが発生せず請求対象ではないので収受していないというのがこの中に一緒になっています。決して書面化しているから収受できていて、書面化しないとか事前に連絡がないときは収受できないケースが高いというように読むのはどうかと感じております。収受していないということと収受できないということは別だということに留意願えたらと思います。

それから次に、8 ページ目をご覧ください。

荷下ろし方法で1番多い割合は、手荷役で33.4%です。そして2番目がパレット崩し手荷役

です。ここで最初のお話ししたところを思い出すと、大型車なのです。普通車や小型車だったら手荷役でも貨物量は知れています。大型車では荷役方法をロールボックスパレットだったり板パレットだとかそういった形にしていかないと、荷役時間は短くならない、逆に言えば荷役時間についてはまだまだ短縮できる余地はあるなというのを感じました。やり方の工夫です。

それから次に、9ページ目です。

右側のグラフはとつてもトラック運送業界の将来が真っ暗になるようなデータでして、全国的にも同じ傾向なのですが、特に秋田は強いのです。全国で見ましても、ドライバーは不足していますかと会社の経営者に聞いていますが、68.8%不足しているということです。秋田はさらに高く80.0%です。もうどの会社も5社に4社はドライバーがいないという意味です。求人をかけても来ないということです。そこで、どういう方法でそれに対処しているかということが下のグラフにあります。下請・備車です。実はこの下請・備車の会社だってドライバーがいないのです。求貨求車システムで車両情報より貨物情報が出ているほうが多いぐらいです。本当に運び手がない。そこでしようがなくドライバーの休日出勤で対応しているというのが62.5%です。全国はそうでもなくて38%です。それから事務職、管理職で対応が62.5%です。全国はそんなに高くなくて55.8%です。それからもう一つ、ドライバーの早出・残業で対応が31.3%です。まさにこれが1人のドライバーに集中して仕事が来ていることにつながっていて、ワークシェアリングできず長時間労働につながっているわけです。その結果、ドライバーがどうしても見つからない、下請が見つからないときは仕事を断っているというのが62.7%です。全国だと47.7%です。対応できず運送を断っているということで、荷主としても由々しき問題で、本当に運んでもらいたいときにも運ばませんというのが3分の2に近くなってきているということなのです。こういう点で見ると、長時間労働、そして逆に言えばこの産業にトラック運転者が来てもらわないとワークシェアリングができませんので、来てくれる対策からやっっていけないと長時間労働問題というのは改善しない。よく言われるように、実際の長時間労働の条件だけでなく、その職場環境であるとかあるいはその働きぶりと申しますか、それから重要な賃金水準、これは全産業から1割以上落ちているということが現実ですので、そういったものもしっかりフォローしていけないといけない。この協議会の名称に取引環境改善とついておりますけども、長時間労働の部分だけを小手先でひねっていても解決できないことがはっきりしています。人をこの産業にどうドライバーを呼ぶかということに対して根源的なところに遡って改善策を打っていけないと結局のところ長時間労働は避けられないというのがこのデータではっきり出ているなと感じました。

【森座長】

ありがとうございました。

先ほどの事務局からの説明と今の小野委員からのご意見等も含めまして、各委員の皆様、何かご意見もしくは調査結果を見ての感想でも構いませんので、よろしくお願いします。

【赤上委員】

今、結果を聞きまして、大変厳しい結果だなと受けとめております。小野委員の分析で、手待ち時間だけ解決しても全体的な解決にはつながらないというのも非常にショックで、重く受けとめているところです。

冒頭で、大型車が多いという部分については、調査対象をそういうふうにしたからと考えられませんか。

【事務局・三杉】

そういう選び方ではありません。

【赤上委員】

やはり手待ちの問題だけでなく、秋田県という首都圏から離れているということのハンデというのが結構あるということも改めて感じました。

実は私どもの会社は、以前に説明したとおり水産物の輸送を手がけているのですが、秋田で水揚げされた水産物を築地市場に持っていくケースを改めて紹介します。築地市場には全国から多くの輸送業者が集まってきて、しかも競り時間に合わせて来ますので、同じ時間帯に集中してトラックが入ります。慣例に従って順番で荷下ろしをされるということで、到着してから荷下ろしまで相当の待ち時間があるという実態がありました。拘束時間の改善が困難ということで、当社は築地市場に直接トラックを入れるのをやめました。その後、どうしたかといいますと、当社が秋田から仙台に持って行って、仙台の業者さんから築地に運んでもらうということにしました。仙台の業者さんは秋田より輸送距離が短いので、拘束時間が秋田ほどはかからないというメリットがあります。

秋田県の場合は輸送のシステムそのものを変えるような思い切ったことをやらないと長時間労働の解決にはつながらないのかなというのを今改めて感じたところです。しっかり取り組んでいきたいと思います。

【嶋田委員】

この秋田県のデータを見て、いわゆる改善基準に平均値ですらこんなにたくさん違反しているということは、改善基準を守れないと事業停止というような処分もあるし、先般のトンネル事故がありましたがあれも過労運転が原因で居眠りだったとかそういう問題もあるので、本当に今すぐにでも一生懸命手を打たないとどうにもならない状態なのではないかなというふうに非常に感じました。

その中において、このデータで、高速を利用しても拘束時間がそんなに短くならないと出ていますけれども、特に秋田県は高速道路が東京まで全部つながってないというか、道によってはそんなに通っていないのですけれども、何とかもっと高速を乗れるように、当然荷主さんから頂ければいいのですが、いろんな形もあって、特に地方の高速については国のほうでももっと考えていただきたいです。先ほど50%の大口・多頻度割引があるとおっしゃいましたが、全部が50%じゃないです。そういうのもあって、2年ほど前の高速料金の改定で高速料金もだいぶ上がりました。今は少し燃料価格が安いので、我々はかなり高速を乗せることで対応していますけれども、その辺もしっかり検討していかなきゃいけないなというところだと思います。

それから、概要版の9ページの事業者調査結果の左側を見ていただきたいのですが、どれも同じですが、特に泊まりつきの輸送を担当の1か月の拘束時間が266.9時間です。これは293時間より少なくていいのですが、下に1か月の総労働時間があります。これが261.9時間で、拘束時間との差が5時間しかないわけです。拘束時間の中には、お昼休みだとかそれから運転途中の休憩とかそういうのも全部入るので、この辺はデータがおかしいのではないかなと思いました。

平均化されますと1週間の運転時間以外は一応セーフという形にはなっているわけですが、平均ですからかなりのものが守られていないという状況で、我々運送業者も一生懸命守ろうとはしているわけですが、もっと真剣に守れるような方向に進んでいかなきゃいけないので、そのためには荷主さんも労働組合もいろいろご協力を願いながら至急直していくというような形にしていかなければいけないのかなと思いました。

【森座長】

ありがとうございます。今のお二人の話に何かつけ加えることがありますか。

【小野委員】

嶋田委員がおっしゃいました部分ですが、時間的に長いということで泊付き輸送は象徴的なところになるのですけれども、全国で見ましても23時間の差があります。実際は総労働時間に23時間を足しても秋田県の数字はもっと高いのかなという感じは持っています。

それと高速ですが、使えるような制度にしていかなきゃいけないということです。秋田のデータの場合はデータにバラツキがありますけれども、最大に活用できるような環境をつくっていかなきゃいけない、あるいは制度の持続をしていかなきゃいけないと思います。

【森座長】

この拘束時間のところのバラツキの度合いというのはデータとしては頂けるのですか。

極端なデータがあるとそこに引きずられてくるので、ばらついているときには全体の分布の状況を見て検討すべきじゃないかなと思います。

【小野委員】

ただ、全国になりますと、先ほどありましたようにその効果はあるということでは認定されていると思います。

【末次委員】

目的は労働時間の改善ということと取引環境ということなのですが、このデータですと、サンプルはいいのですが、要は車種車型に対する労働時間と手待ちという形になっているので、荷役する品物別にサンプルを取っていったほうが実際には手待ちというところが加味できるのかなと思います。全てをトラック業界というように加味して考えるのではなくて、例えば残土の搬出だとか搬入というのは、私は特積みの会社なので特段絡んでいませんけれども、例えばダンプの運転手さんであれば、残土をユンボでかいて待つというところでは、例えば東北の岩手だとか福島方面だとダンプがかなり並ぶわけですから。その時間も近距離とは言え手待ちになるわけです。また、イオン百貨店などがオープンしていますが、イオンに納品するにもリニューアルなんていうと我々特積みの会社も手待ちで長蛇の列になったりします。だから、その運んでいる物によって全く違うというところもありますし、先ほど小野委員が言われた特積みが1番に来ているというところですけども、例えば特積みの中にはうちもありますし、佐川さんもあるし、日通さんもあるのですけれども、やはり拠点数が違いますので、うちは拘束時

間、日拘束、週拘束というのにこだわっていますから、中継ポイントで荷下ろしをして何とか平均13時間で帰ってこようというところで中継ポイントを全て設けているのですが、片や中継ポイントがないところですのでどうしても交通の距離に左右されてしまうというところがあって、サンプルの拾い方をもうちょっと変えてみたほうが、手待ちによる労働時間とか取引先の環境でというところで見るとすれば、サンプルの取り方が違うかなという気はします。

【森座長】

何かその点に関して、どうですか。

【小野委員】

実態調査はもう一回はできませんので、このデータで見て、それは安定する全国データで見ればいいのかと思っています。秋田は農水産品と特殊品については拘束時間が長い。これは全国の4ページで出ていますように上位貨物2品目であるということです。この特殊品というのは自らの運転手さんもそうですし、下請の運転手さんも同じです。

【末次委員】

大型トレーラーの距離が長いというのは、やっぱり材木が秋田は多いとか、こっちから出すものが多いというところもあって、それと一緒に持っていかうとすると、我々特積みでもトレーラーを使っているのですが、中継ポイントの宮城を中継して関西だとか四国の荷物を預けているような形ですが、何件もの分を持っていくとなればトレーラーというところになります。片や、トレーラーヘッドの距離数の話だと、関東圏とか関西圏とかの港があるところは割りかしヘッド交換で近場は輸送しているので距離が短く済んでいるというところも全国平均ではあると思います。

3. パイロット事業実施事業（案）について

【森座長】

それでは、続きまして、パイロット事業実施事業（案）についての説明に移らせていただきたいと思います。事務局より説明をお願いします。

〔事務局より資料3説明〕

【森座長】

どうもありがとうございました。

ただいま事務局よりパイロット事業の枠組みとかスケジュールの説明がありましたが、不明な点もしくは疑問点などありましたら、ぜひ遠慮なく言っていただければと思います。

【近藤（哲）委員】

パイロット事業で改善策をやっていく場合に、例えば荷役作業を手積みからパレットを使用とか、いろいろとその改善に当たっては費用とかかかるんですけど、そのこのところはどのようなふうになっていくのでしょうか。

【事務局・鈴木】

その点については具体的に示されておられませんけれども、この3ページ目のパイロット事業の構図の一番下の助成事業の紹介ということで、ほかの厚生労働省あるいは国土交通省のそういう取り組みに対する助成事業の紹介は積極的に行うようにというような指示は受けておりません。

【近藤（哲）委員】

そのこのところがある程度示されていないと、なかなか我々としても荷主様としても、そこに踏み込んでいってテストしてみようとかというところが、結果的に自己負担なのかなと思うと進まないのではないかなというふうに懸念されるのですが、いかがでしょうか。

【事務局・鈴木】

その点につきましては、実はほかの協議会の中でもそういう議論があったというふうに聞いております。ただ、これに対して何らかの手当てといいますか、そういったことを示すということはなかなか今の段階ではできないということで、大変申し訳ございませんが、そのような状況でございます。

【森座長】

この件に関しましては、いろいろな県での会議に出席なさっています小野委員に、実際どんなところなのかご報告いただければと思います。よろしくお願ひします。

【小野委員】

まず枠組みについて若干補足をしたいと思います。

どういう対象集団を選定していくかですけれども、基本的にこの事業は厚生労働省の予算によるものが20件、残り概ね30件が国土交通省及び全日本トラック協会の予算です。厚生労働省につきましては、これに近い事業を既に数年前からやっていました。その結果、その会社が発表してもいいというときにはその内容が報告されています。

今回は、厚生労働省の20事業につきましても、全部パイロット事業ですので、検証して、効果があるか、効果がない場合はこういう問題の解決が必要だということに目鼻がついた時点で終了していいと考えられます。通常のコンサルだと改善策を定着させて実際のコストダウン結果を見るとかそういうことが必要なのですが、そこまでではないわけです。そういった事例集としてみんなに紹介しますので、調査結果がオープンとなるような集団じゃなきゃいけないということです。2年間で全国で100の事例ができますので、自分の会社、自分の荷主と一緒に、例えば四国でやっていたこの事例がちょうどいいぞ、それをモデルケースとして自社のところに取り入れるという、そういうように普及することが目的です。会社の名前はA社、B社でもいいです。

それから、発着ともども待ち時間と荷役時間が同じようにかかっていることがデータで出ていますので、発だけというパターンよりは必ず発着荷主がいて、元請と実運送業者一緒だということを条件にしているのが厚生労働省の事業です。長時間労働だけがポイントで、ある意味取引環境には余り関心がないのが厚生労働省なので、それでいいと思います。ただ、現実のところ、農産品を出荷するときに大田市場と一緒に協議会に入ってくれるかというところに入ってくれません。なので、そういうところを救う方法としては、発荷主だけでもいいというのが国交省の条件になっています。着荷主にはヒアリングに行くかもしれないけど、会議までは参加しなくても大丈夫だということではいろんなことが拾えると思います。

それから、事業の費用については、金額250万円というのはコンサル費用のソフト費用なので、実際にそこで例えば板パレットを購入するという費用は全くありません。

それからもう一つ、このパイロット事業のタイトルです。トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたパイロット事業と書いてあるのですが、厚生労働省としてはいいですが、実はこの協議会のタイトルとしては取引環境・労働時間改善協議会です。取引環境が抜けています。なので、例えば契約の書面化、荷役料金の扱い等そんな感じのいろんな内容をこの中でできるようなことを希望しています。

【赤上委員】

この対象集団に関わっている運送業者というのは1社でも構わないのですか、あるいは複数の運送業者が関わっている事案でないとダメなのですか。

【小野委員】

1社でも大丈夫です。ただ、実運送をやっている会社は必ず入っておかないと意味がないです。

【嶋田委員】

それは先ほどの観点から言うと、元請事業者があつて、その下に実運送業者があれば両方入ることになりますよね。

小野委員に一つお伺いしたいのですが、どちらかというコンサル的なことをなさっていて、例えばこれをやることで本当に解決できるのでしょうか。というのは、いろんな問題がすごくあります。そこを何回かの会議で解決とは、どうなのでしょう。

【小野委員】

解決するぞという意気込みがなければ絶対解決しないので、1年間だけじゃなくて、30年までのしっかりとした期間の中で、荷主とこれだけの場を持てる、行政も一緒にいてということなので、改善できるだろうと思います。ただ、改善できる方法を考えなきゃいけないです。確実に改善するぞという気持ちが必要だろうと思います。

【嶋田委員】

特に、先ほどの秋田県版にも出てきましたように、秋田では人手不足、運転手さんが足りないというのは非常に大きな問題になっているところです。そういう中で、秋田だけじゃないですが、全国に運送業者が本当に小さいところが多いわけです。そういうところが荷物を積む時間を短くするから長時間労働をなくすことは我々にとってもメリットがあるわけで、ではその分積み込み時間が少なくなったから運転手さんの給料を減らすとは言いませんけれども、そのほかのことで運転手さんに時間を減らしなおかつ給料を上げていくというのは非常に難しい問題だと思います。

【小野委員】

考え方だろうと思うのですが、今回の春闘で味の素の事例があります。ベースアップで労働時間を減らす、1日20分減らすということは先進的な取り組みであり、ベースアップに相当するものだろうと思うわけです。月間が275時間あったところが260時間になっただけでも運転手さんの疲れ方も変わるだろうし、その中で確実に賃金が減少するかどうかはまだわかりません。時間が減る、当然賃金アップを別途考える、これは両立でどちらも効果が高いところだろうと思います。

【澤田委員】

先ほどのアンケート結果もそうだし、秋田の場合、サンプリングが長距離主体ということなので、仮に労働時間を減らすといった場合に、どうしても長距離の場合の対策をどうするのかということにならざるを得ないのかとした場合、対象集団のイメージがいまいちつかみ切れないうです。

【小野委員】

ほかのところで同じように質問がございまして、荷役と待ち時間だけだと限界があります。すでに、第1回協議会のときでしょうか、事務局から紹介がありましたリレー輸送というのがあります。例えば秋田から九州まで行かなきゃいけない、そのとき大体500kmぐらい走ったところで別な運転手に同じ車を走ってもらい、または同じ会社の営業所の別な運転手に走ってもらうというリレー輸送です。ほかの地域では、それも対象集団としてとりあげていきたいという意見はありました。

ただ、これはなかなか難しいです。トラック運送業者同士でのことなので、発荷主、着荷主というのは事例としてこの荷主で実験しますということで入ってもらう分には構わないのですが、遠隔地協力パートナー事業者間でやるというリレー輸送が対象となるかならないかについては今のところペンディングになっています。効果が高いところなので、全日本トラック協会の予算で動くところについては自由に動かしていただけるようなものが出てくる可能性はあるのではないかと私は思います。

【赤上委員】

この目的というのは、県内の運送事業者に対していろいろな事例を示し、このような方法で

解決できましたということのアピールしなければいけないと思います。ですから、できれば1荷主1事業者のパターン、あるいは1荷主で運送事業者が複数いるというような、2パターンぐらいのパイロット事業をやればありがたいと思います。

【小野委員】

とりあえず2年間に2つはできます。1年目と2年目は違うもので、場合によっては3つだってできます。必ず1年度に1つじゃなきゃいけないということはないと聞いていますので、いい事例になりそうなものについては多少のゆとりを持っているということと思っています。

【赤上委員】

どうしても運送会社というのは受け身になりやすいと思います。運送事業者も工夫をして協業化を進めるとか、荷主さんに対して有効な手段を提案していけるきっかけになれるようなパイロット事業をしてみたいと思うので、できれば複数の運送事業者が関わっている事業というのをメインにしていだければと思っています。

【近藤（哲）委員】

長距離の運行となると泊まりなので、秋田の場合だと関東で大体2泊3日運行という形になります。今はどちらかというところから持っていくというイメージですが、長距離運行だから3日間の運行の中で向こうからの引き取りという仕事があって、今回のパイロット事業というのは往復ということでの事業としてやっていけるものなのでしょうか。例えばこちらから同じ商品を同じところに持っていっても、引き取りの向こうから持ってくる荷物の内容によってはそれが改善基準を守れる状態になったり守れない状況になったりするわけですけども、その辺はいかがなものでしょうか。

【小野委員】

特に制約は細かいことは書いてないです。引き取り貨物、帰りの貨物と組み合わせてやってはいけないなんて書いていないので、それは効果があると思った場合には対象となると思います。行きの発荷主じゃなくて、帰りの発荷主のケースがあると思うので、提案して棄却されることはないと思います。

【嶋田委員】

確かに秋田の長距離で同じ荷主で行きも帰りもというのはなかなかないです。

【近藤（哲）委員】

発荷主は行きと帰りは違います。

【嶋田委員】

そうした場合、違う業種の荷主さんが入って、こちらから行く荷物だけって考えていくとそんなに違反はないわけです。でも必ず向こうから持ってこないと我々商売的に成り立たないということでやっている部分が多いです。

【小野委員】

求貨求車で一見の毎回変わるようなお客さんというのは今回集団を組めないと思います。よくおっしゃいますように往復実車にするために荷主間で連携をするケースがあります。荷主さん同士の連携で同じトラック運送業者を使っているということで効果を得ている例は結構ありますので、そういった場合には発荷主さん同士も、例えば着時間がこのくらいなので、次の発の積み込みはこういうタイミングで可能ですかという、そういう調整をするという実証実験はあると思います。例えば夕方4時に東京に行って下ろしました、ところが、翌日の朝9時だとかそこで5時間も待って発貨物ですよというところを調整してもらって、すぐ積み込みできるようなことが実は荷主さんにはできるんじゃないですかというような調整で実証実験をやっていくのであれば効果はあるでしょうし、帰りの便を待つためにそこで6時間8時間もいるということがなくなるので、それは組み合わせの仕方によってはいいと思います。

【事務局・鈴木】

私どもとして、どういう事業者がどういう荷主とどのような仕事をしているのかという情報が余り詳しくございません。したがって、対象集団を選んだときに、今議論にあるようなものがびたっと選べるかどうかというのも、行政サイドとしては非常に実は不安を抱えている部分でもございます。ですから、例えば今、事業者さんのメンバーあるいは荷主さんのメンバーの方が、この議論の中でこういう事業者とこういう荷主の組み合わせを参加勧奨にしたらどうなのかというようなお話をもし頂けるのであれば大変事務局としては助かるかなと思っ

ています。

【森座長】

確認ですが、秋田県で立ち上げるパイロット事業の場合でも対象集団は必ずしも秋田県の業者とは限らないということですか。

【事務局・鈴木】

都道府県協議会の中で選定されるということなので、私どもは秋田県の事業者という想定をしておりました。他県の荷主さんに声をかけても果たして協力を得られるかどうかというのも多少加味していただければ良いと思っております。

【森座長】

ただ、秋田県の特徴を考えると、他県の事業所との連携みたいなケースを取り上げないと本来意味がない、今話を伺っているとそういう感じです。

そうしないと長距離に関するパイロット事業は行えないということになってしまいますから、その点はどうなのですか。

【小野委員】

秋田県発関東圏着というのはまさに対象となります。そのとき着荷主はコンサルタントがヒアリングに行くだけでいいのかなと思っております。できることならば、貨物が出るところの荷主様が県内事業者のほうがそこに入ってらっしゃる会社さんは1社ではなく複数で、大手荷主であれば効果が高いと思います。それはそれで特色あるものだと思います。

【森座長】

いろいろ活発なご意見をありがとうございました。

パイロット事業の事業案については、各委員からご意見を頂きましたが、これについて事務局から何かご発言があればと思いますが、いかがですか。

【事務局・鈴木】

事務局からの提案でございますが、28年度は対象集団を1集団とさせていただき、本日の協

議会における議論も踏まえまして、事務局にご一任いただくということであればそのようにさせていただきたいと思えます。

【森座長】

それでは、この件に関しましては、本日の話の内容を踏まえた上で事務局一任ということをお願いしたいという旨の提案がありましたが、皆様よろしいでしょうか。（「結構でございます」の声あり）

それでは、この件に関しましては事務局に一任したいと思いますので、次回の協議会まで適切な対応ができるようなものをお願いします。

4. その他

【森座長】

それでは、続きまして、議題の4その他について事務局より説明をお願いします。

[事務局より資料4説明]

【森座長】

ありがとうございました。

それでは、議題4に関しまして、ご意見があればお伺いしたいと思います。

【嶋田委員】

先ほどの個別案件、ワーキンググループですけれども、もう少し具体的に教えていただければ助かります。書面化についてとか、例えば運送会社もしくは荷主さん向けの説明会を開くとかそういうことですか。

【事務局・伊藤】

まずワーキンググループ自体は手法ですので、これをしちゃいけないとか、こうすべきだというものはありませんので、本日もいいのですけれども、こういう点について補足検討してほしいみたいなものがあれば、それを一部の委員もしくは第三者で集まって検討を進めていくというやり方もありますので、毎回協議会を開くということもちょっとしんどいですし、ある

程度事務局で案なり方針を決めたりとかという作業もありますので、そういう部分では小回りの利くワーキンググループで、問題点とか、ここだけはぜひ押さえておきたいというものを検討することも可能であります。そういう意味でここに記載しましたので、ご希望あれば何なりと言っておいただければ検討させていただきます。

【嶋田委員】

これは労働局さんをお願いですけれども、岩手県で労働基準監督署が各地域にありますよね。そこでトラック協会の事業者と、地域の荷主さんを集めて、特に改善基準の問題等について懇談会みたいなものを開いていると伺っています。ぜひ秋田でもそういうことをやってもらいたいです。それがワーキンググループに該当するかどうかわからないのですけれども。

【小林委員】

このワーキンググループは座長が指名した委員でもって構成されるという規約になっていますので、その規約に基づいた座長の指名がこれからなされるのではないかと思います。また、荷主に対してのセミナーといったものについては他局でやっている例もありますし、要請活動につきましては運輸局さんと連盟にて文書で荷主さんに対する要請だとか今までもやってきたところなので、それを監督署単位でやっているという例は多分秋田では今までなかったかと思えます。この協議会の中でやるのであればやっぱりワーキンググループの中で考えることでも結構ですし、労働局サイドだけでやってくれというのであればことはまた別の要請という形で検討させていただければと思っております。

【近藤（隆）委員代理】

戻って申し訳ないですけど、アンケートの報告の1運行という言葉の中で、輸送品類別に書いて下さっておりますけど、往復で荷物あるときの行きと帰りが違うときはどっちが計上されていますか。

【嶋田委員】

アンケートが始業点呼と終業点呼の間を1回1運行としているので、多分それぞれ両方書いてあると思うのですけれども、どうでしょうか。

【事務局・三杉】

行きも帰りも両方入っています。

【小野委員】

1週間調査なので、基本的にドライバーは7運行分のデータがあるのですが、1日休みとして6運行分のデータが来ています。その1運行でも長距離だったら1荷主で終わりますが、都市内を動いている場合は3回転ぐらいしています。例えば、紙を運んで、次に午後は野菜を運んだと、そういうときにはそれぞれ1日の1運行なのですが、紙についての荷役時間、待ち時間と野菜についての荷役時間、待ち時間は別々にデータをとっています。1日という単位ではなく、1運行でも品目別に展開するときは幾つかのデータになるということです。

【近藤（隆）委員代理】

そうすると、改善をやっていく中で1荷主じゃ成り立たないでしょうね。

【小野委員】

総合的なところで効果が高くなっていくということです。特に品目別でも出ておりますので、荷役時間、待ち時間、そういったトラック業者から見ると負荷が高くなっているようなところの品目が一つずつ改善していけば当然のように全体として良くなっていくということだろうと思います。

【森座長】

よろしいでしょうか。疑問が残ったまま会議を終了させたくないの、この際、小野委員がいらっしゃるときに必要なことは聞いていただければと思います。本当によろしいでしょうか。

今年度はこれが最後の協議会になります。運送業界の労働時間の改善、労働環境の改善は来年度からは関係機関のご協力のもとで実際のパイロット事業実証実験をして議論を重ねていかなければなりません。引き続き改善に向かっている前向きなご意見が出てくるような形、もしくはこのような調査というのは最初に申しましたように十把一絡げでやっても、相手との対応で本当はもっと細かな調査が必要ですが、もうこれでやらざるを得ないわけですから、その中で前向きな改善案を出していただければと思います。

それでは議題も一通り終わりましたので、マイクを事務局にお返ししたいと思います。

Ⅲ. 閉会挨拶

【小林秋田労働局長】

いろいろ今日はどうもご苦勞様でございました。

パイロット事業につきましては、これから事務局に一任いただいた候補、対象集団を選定するに当たっても、荷主さんあるいは業者さんに同じような説明をしていかなければならないかと思えます。本協議会の目的ということで、関東地方から遠く離れている秋田からどのようにして労働時間の改善を図るのか、あるいはそれを実現あるものにするために取引環境をどのようにすべきかということの協力をお願いすることとなります。荷主さんにも業者さんにも、そして運転手さんにもそれぞれ効果がある形でパイロット事業が進められるよう事務方としては汗を流してまいりたいと思えますし、委員の皆様方にはワーキンググループ初め次なる協議会におきましてまたさらなるご意見を賜って、この協議会を実りあるものにしたいと考えておりますので、よろしくお願い申し上げます。